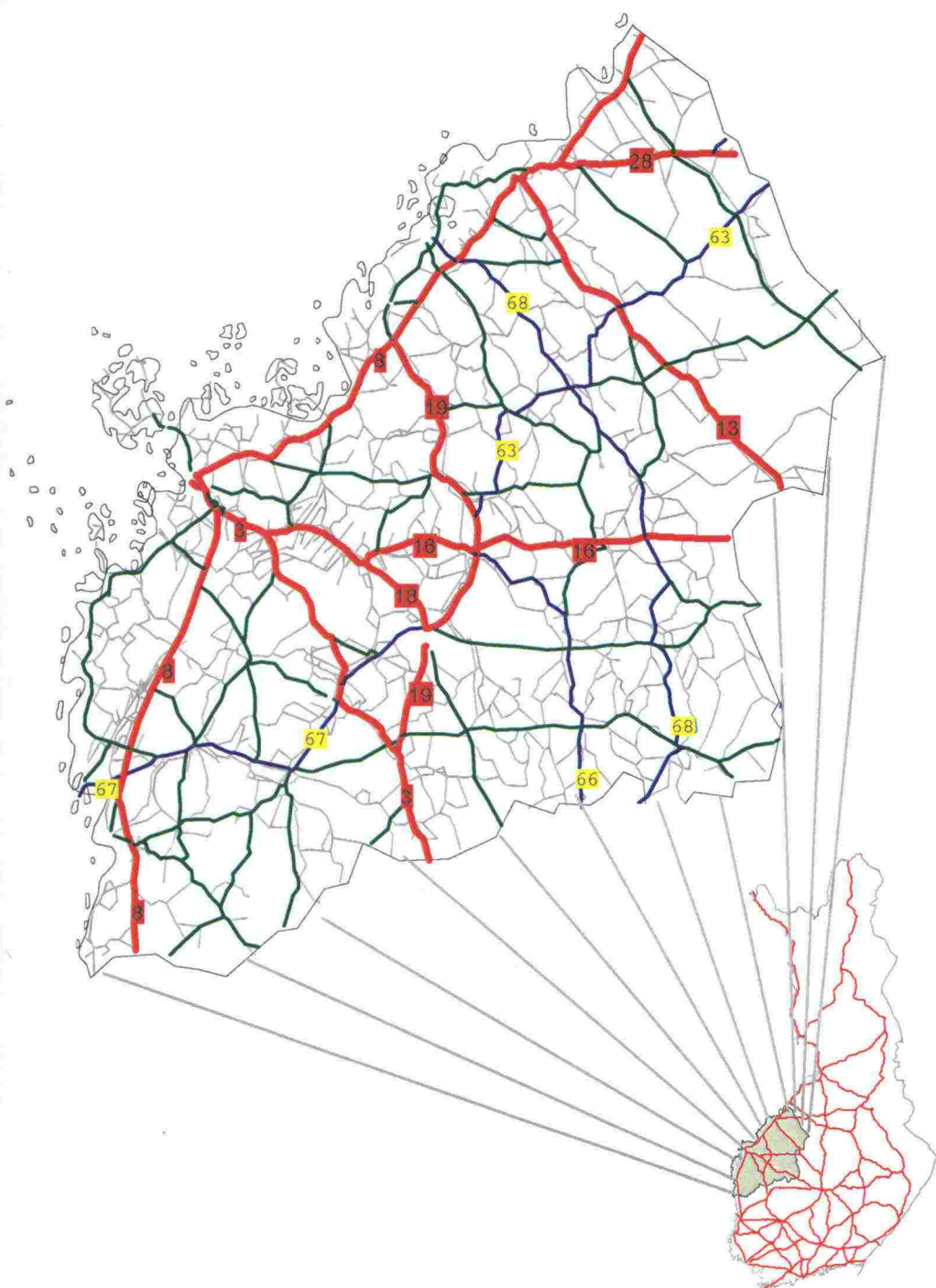


Toiminta- ja taloussuunnitelma 1996 - 1999
Verksamhets- och finansieringsplan 1996 - 1999



SISÄLLYSLUETTELO / INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sivu / Sida
0. SISÄLLYSLUETTELO	1
1. JOHDANTO	2
2. TIENPIDON STRATEGIA JA RAHOITUS	
Lähtökohdat	3
Toimintalinjat	6
Toimenpiteet ja kustannukset	7
Tienpidon kustannukset yhteensä	10
3. PIIRIN ORGANISAATIO VUONNA 1996	11
4. HANKKEIDEN AJOITUS	12
0. INNEHÅLLSFÖRTECKNING	1
1. INLEDNING	13
2. VÄGHÅLLNINGSSTRATEGI OCH -FINANSIERING	
Utgångspunkter	14
Verksamhetslinjer	17
Åtgärder och kostnader	18
Väghållningskostnader sammanlagt	21
3. DISTRIKTETS ORGANISATION ÅR 1996	22
4. PRIORITERING AV PROJEKT	23

LIITTEET/ BILAGOR:

Liite 1.	Kehittämis- ja aluekehittämishankkeiden toteuttamishjelma-
Bilaga .	Realiseringsprogram för utvecklings- och regionutvecklings-
	projekt
2.	Liikenneympäristön parantamishankkeet / Förbättring av
	trafikmiljön
	Rakenteen parantamishankkeet / Konstruktionsförbättring
3.	Teiden parantaminen / Förbättring av väga
4.	Siltojen parantaminen / Förbättring av broar

TOIMENPIDEOHJELMAKARTAT / ÅTGÄRDSPROGRAMKARTOR:

1. Kehittämis- ja aluekehityshankkeet
Utvecklings- och regionutvecklingsprojekt
2. Perustienpidon liikenneympäristön parantamishankkeet
Projekt för förbättring av trafikmiljön inom basväghållningen
3. Perustienpidon rakenteen parantamishankkeet
Konstruktionsförbättringsprojekt inom basväghållningen

1. JOHDANTO

Tielaitoksen toiminnansuunnittelun osana tiepiiri laatii vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman. Tämä suunnitelma käsittää vuodet 1996 - 1999.

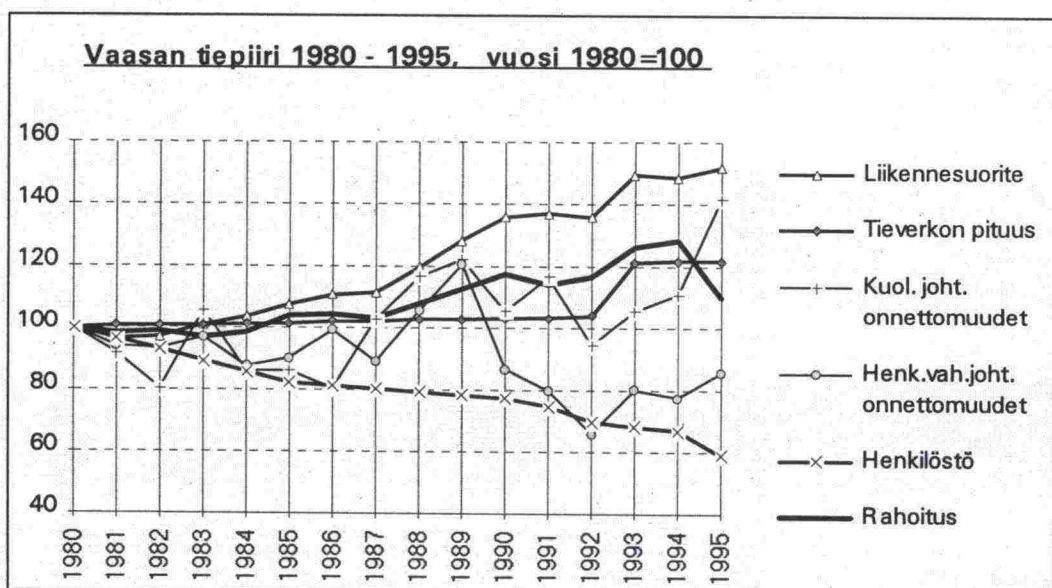
Suunnitelman lähtökohtana ovat piirin tienpidolle asetetut tavoitteet, jotka koskevat yhteiskunnallisia vaikutuksia, toimintaa, taloudellisuutta ja tehokkuutta sekä arvio käytettävissä olevasta rahoituksesta. Tienpitoa suunnitellaan yhteiskunta- ja tiepoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Vuoden 1996 osalta suunnitelma pohjautuu piirin ja tielaitoksen keskushallinnon väliseen tulossopimukseen ja vuosien 1997 - 1999 osalta tulossopimuksessa hahmoteltuun tienpidon strategiaan.

Tienpidon ohjelmoinnin tarkoituksena on sovittaa yhteen tienpidon tavoitteet ja muut tavoitteet piirin resurssien kanssa niin, että ne muodostavat taloudellisesti toimivan ohjelman. Toimenpideohjelman tarkoituksena on myös eri tiehankkeiden ja niiden suunnittelu- ja rakennusvaiheiden yhteensovittaminen.

Toimenpideohjelmaa ei sellaisenaan vahvisteta, koska kehittämishankkeiden rahoituksesta päätetään vasta kyseisen vuoden tulo- ja menoarvion yhteydessä ja perustienpidon töistä vuosittain piirin ja keskushallinnon välisessä tulossopimuksessa.

Tienpidon suunnitelmassa on esitetty myös Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liittojen 5b-aluekehitysohjelmiin sisältyvät tiehankkeet, jotka rahoitetaan puoliksi EU:n aluekehitysmäärärahoilla ja puoliksi kansallisilla tiemäärärahoilla.

Suunnitelman periaatelinjauksista ja tärkeimmistä hankkeista on neuvoteltu edellisen toimintasuunnitelman pohjalta Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liittojen kanssa.



2. TIENPIDON STRATEGIA JA RAHOITUS

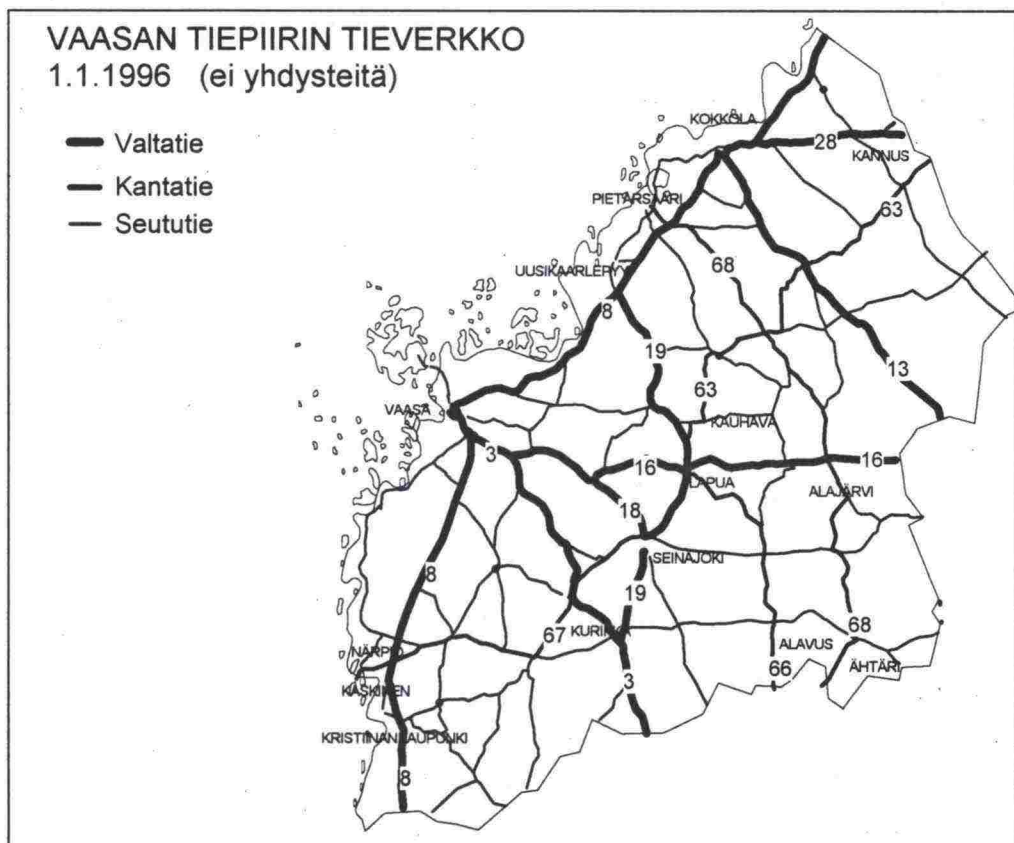
Lähtökohdat

Tieverkon laajuus

Tieverkon yhdistävyys on hyvä lukuun ottamatta päätieyhteyttä Vaasa-Jyväskylä (VT 18) sekä seudullisia yhteyksiä Laihia - Vähäkyrö ja Alahärmä - Kortesjärvi. Yhdistävyyspuutteisiin luettavia ovat myös standardiltaan heikot kantatieyhteydet väleillä KT 68 Ähtäri-Alajärvi, KT 44 Kauhajoki - Honkajoki ja KT 63 Kauhava - Kortesjärvi sekä sorapintaiset kuntakeskuksia yhdistävät seututiet Vähäkyrö - Vöyri, Isokyrö - Vöyri, Lappajärvi - Kortesjärvi ja Karijoki - Teuva. Tieverkosta puuttuvia lyhyitä linkkejä on lisäksi terminaaliyhteyksissä sekä keskusten sisääntulo- ja ohikulkuväylillä.

Yhteyspuutteiden poistamiseksi Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liitot ovat ottaneet aluekehitysohjelmiinsa KT63 välin Kauhava-Vuorenmaa ja MT 718 Vähäkyrö-Vöyri parantamisen ja Kristiinankaupungin sisääntulotien rakentamisen.

Suunnittelukaudella tieverkon laajuus pysyy likimain ennallaan. Merkittävin muutos on valta- ja kantateiden lisääntyminen keväällä 1996, kun LM:n päätieverkkopäätösten mukaiset viitoitusmuutokset tehdään. Valtatiet lisääntyvät tällöin piirissä 184 km ja kantatiet 143 km eli päätiet yhteensä 327 km. Saaristoyhteyksiä parantaa huomattavasti Raippaluodon sillan valmistuminen vuonna 1997.



Kevyen liikenteen väyläverkkoa on viime vuosina yhtenäistetty, mutta siinä on vielä runsaasti puutteita liikenneturvallisuutta ajatellen, ja etenkin, jos pyritään luomaan edellytyksiä pyöräilyn tuntuvalle lisääntymiselle.

Tieverkon kunto

Päällystettyjen teiden kunto on selvästi alle maan keskitason ja tiet ovat keskimääräistä nopeammin vaurioituvia. Piirin osuus maan huonokuntoisista päällystetyistä teistä oli vuoden 1995 lopussa yli 16 % (n. 1040 km eli 1/5 piirin päällystetyistä teistä). Pääteillä vaurioitumisnopeutta lisäävänä tekijänä on se, että niistä vielä 760 km on liian kapeita.

Sorateiden pintakunto on ollut keskimäärin hieman yli tavoitetason. Rakenteellisia kantavuuspuutteita on kolmanneksella soratieverkosta. Kelirikon vuoksi painorajoitettuja teitä on vuosittain 500-800 km. Erityisiä ongelmia aiheuttavat Kokkolan uudelle voimalaitokselle alkaneet turvekuljetukset. Samalla alueella lisääntyvät ongelmat entisestään, jos suunnitteilla oleva Vetelin turvevoimala rakennetaan.

Siltojen kunto on painorajoituksilla mitattuna keskimääräistä huonompi, vaikka piirissä on jo vuosia panostettu erityisesti siltojen korjaukseen ja uusimiseen. Painorajoitettuja siltoja piirissä on 48 kpl, mikä on noin 17 % maan painorajoitetuista silloista.

Liikenteen sujuvuus

Ruuhkautumisesta aiheutuvia ongelmia on vähän, lähinnä vain Vaasan, Kokkolan ja Seinäjoen ympäristön teillä sekä muualla yksittäisissä liittymissä.

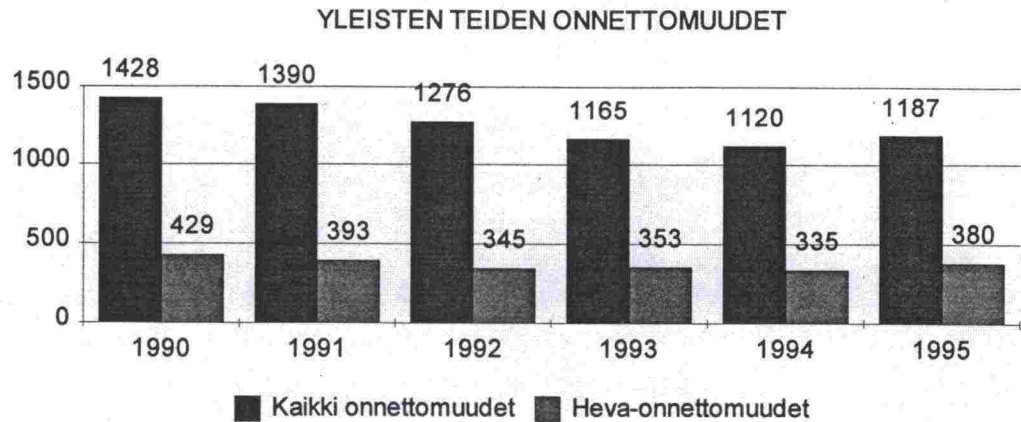
Päivittäinen liikennöitävyys

Talvihoidossa on saavutettu tavoitteena ollut hoitotaso ja yleensä on voitu toimia tavoitteena olevien toimenpideaikojen puitteissa. Tien käyttäjät ja etenkin linja-autoliikenne ovat kuitenkin pitäneet hoidon tasoa alemmalla tieverkolla ongelmakelien aikana liian alhaisena.

Kesähoidon taso alitti tavoitteet kesällä 1995, vaikka olikin keskimäärin hieman parempi kuin maassa yleensä. Sorateillä etenkin pitkien kuivien tai sateisten jaksojen aikana teiden kuntoa moittivat niin tienkäyttäjät kuin tienvarren asukkaatkin, vaikka esim. kesällä keskimääräinen kuntotavoite ylitettiin. Keväisin kelirikko aiheuttaa paikoin tuntuvia ongelmia liikenteelle ja huomattavia lisäkustannuksia tienpitäjälle. Suurin osa piirille kunnista ja kansalaisilta tulevista tienparannusaloitteista koskee sorateitä.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus, henkilövahinko-onnettomuuksin mitattuna, on piirissä parantunut viime vuosina. Kehitys on ollut parempaa kuin maassa keskimäärin niin, että piiri on lähes saavuttanut liikenneturvallisuudessa maan keskitason. Vuosi 1995 oli kuitenkin selvästi edellisiä vuosia huonompi. Piirissä tapahtuu edelleen keskitasoa enemmän onnettomuuksia kevyelle liikenteelle. Viime aikoina on ollut erityisesti paineita parantaa koulumatkojen turvallisuutta, koska kunnat ovat vähentäneet koululaiskuljetuksia.



Ympäristö

Piirin tieverkolla on 240 km liikennemelualueita, joilla asuu noin 10000 ihmistä. Kiireellisimpään suojausluokkaan kuuluvia alueita on 27 kappaletta. Tähän asti ei ole toteutettu erillisiä melunsuojauskohteita, vaan tehdyt suojaukset ovat liittyneet teiden rakentamis- tai parantamishankkeisiin.

Piirin alueella on 40 tärkeää pohjavesialuetta, jotka ovat talvi- tai kesäsuolattavien teiden vaikutusalueella. Talvisuolauksessa käytetyn suolan määrä on vähentynyt huippuvuosista noin puoleen. Vuoden 1995 alkupuolella suolamäärät lisääntyivät kuitenkin jälleen. Vaikka yleislinjana on suolan käytön vähentäminen, on pohjavesialueilla olevilla teillä edelleen kiireellistä suojaustarvetta 36 km. Näistä suojauksista aiheutuvat kustannukset ovat arviolta 33 Mmk. Sorateitä, joilla kesäsuolaus pitäisi lopettaa, on 10 km. Näiden teiden parantamisesta ja päällystämisestä aiheutuvat kustannukset ovat noin 7 Mmk.

Piirissä on 90 km sellaisia sorateitä, jotka pitäisi parantaa ja päällystää tiheälle tienvarsiasutukselle aiheutuvien pölyhaittojen vuoksi. Parannustöiden kustannukset ovat noin 50 Mmk.

Taajamatieselvitysten mukaan piirissä on 28 keskustaajamaa, joissa on selviä kehittämistarpeita taajamarakenteen, taajamakuvan, liikenteen, liikenneväylien ja/tai liikenneturvallisuuden sovittamisessa yhteen. Lisäksi on selvitetty 120 pienempää taajamaa, joista huomattavassa osassa on kehitettävää jollakin osa-alueella.

Toimintalinjat

Tienpidon toimintalinjojen lähtökohtana ovat laitoksen tienpidon suunnitelmassa 1995-2004 asetetut tienpidon tavoitteet ja toimintalinjat sekä tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmassa 1996 - 99 asetetut päämäärät. Oletettavasti tavoitteista joudutaan tinkimään, koska vuoden 1996 perustienpidon rahoitus jää selvästi jälkeen TTS:ssa esitetystä.

Tämä merkitsee, että perustienpidossa toiminnan painotuksia joudutaan hieman muuttamaan. Tieverkon kehittämisessä toiminta piirissä lähes tyrehtyy. Kehittämishankkeiden toteuttamisen lykkäntyminen aiheuttaa osaltaan perustienpidolle kustannuspaineita.

Tie- ja liikenneolot

Tiestön päivittäinen liikennöitävyys pidetään likimain nykyisellä tasolla.

Talvihoidossa hoitotasoa lasketaan siirtämällä talvihoitoluokasta I luokkaan Ib 300 km vilkaasti liikennöityjä teitä sekä siirtämällä talvihoitoluokasta II luokkaan III 1300 km alempaa tieverkkoa.

Kesähoidossa taso nostetaan laatuvaatimusten edellyttämäksi.

Päällystettyjen teiden kuntoa parannetaan, kun vaurioituneiden teiden määrä pyritään saamaan maan keskitasoon.

Sorateiden hoitotasoa hieman lasketaan laatuvaatimusten mukaisesti. Kesällä 1995 soratieden keskimääräinen kuntoarvo oli 3,35, kun tavoitteena oli kuntoarvo 3,0. Sorateiden parantamiseen päällystetyiksi teiksi ei ole mahdollisuuksia.

Liikenteen sujuvuutta parannetaan parantamalla liittymiä, pystyttämällä pääteille reunapaaluja sekä leventämällä kapeita päätteitä.

Liikenneturvallisuus

Liikenneympäristön parantamis- ja muilla tienpitotoimilla saavutetaan vuosittain 4-5 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä.

Toimenpiteet suunnataan etenkin kevyen liikenteen ja taajamaväylien turvallisuuden parantamiseen. Pyrkimyksenä on löytää kustannustehokkuudeltaan mahdollisimman hyviä turvallisuustoimenpiteitä. Tämä edellyttää, että liikenneturvallisuustyön osaamista ja resursseja lisätään.

Läänin turvallisuustavoitteiden toteuttaminen edellyttäisi, että tielaitos avustaisi kuntia nykyistä enemmän liikenneturvallisuustyössä.

Ympäristö

Tienpidon ympäristöhaittoja vähennetään.

Tärkeimmät pohjavesi- ja melusuojuukset rakennetaan. Osallistutaan pohjaveden suojelusuunnitelmien laadintaan.

Tehdään yhteistyötä tiemaisemien parantamishankkeissa.

Taajamateiden turvallisuushankkeiden yhteydessä korostetaan ympäristön parantamista ja taajamien omaleimaisuuden säilyttämistä.

Vuosi 1996 on nimetty tielaitoksessa erityiseksi ympäristövuodeksi.

Yhteistyö

Yhteistyötä sidosryhmiin, etenkin maakunnallisiin liittoihin, kiinteytetään. Palautteen hankintaa tienkäyttäjiltä jatketaan 2-3 vuoden välein tehtävällä palvelukuvatutkimuksella. Lisäksi tuottajilta edellytetään raportointia tienkäyttäjiltä tulleesta palautteesta.

Toimenpiteet ja kustannukset

Tieverkon kehittäminen

Laitoksen vuosien 1996 - 99 TTS:n perussuunnitelmassa ei ole piiristä yhtään alkavaa hanketta. Laitoksen muutossuunnitelmassa on Sepänkylän ohitus vuonna 1999 alkavana hankkeena. Keskenäisen Raippaluodon sillan rakentamisen sekä VT 3 Helsingby-Pitkämäki ja VT 3 Hpr-Jalasjärvi viimeistelytöiden kustannukset ovat vuosina 1996-99 yhteensä 110 Mmk.

Piirin tavoitteena on luoda valmiudet MT 756 Kokkolan satamatien, VT 8 Sepänkylän ohikulkutien ja KT 64 Seinäjoen pohjoisen ohikulkutien rakentamisen käynnistämiseen ohjelmakaudella.

Tieverkon kehittämishankkeiden suunnittelu

Vuosina 1995 -96 on tieverkon kehittämishankkeiden suunnittelu kohdistunut lähinnä esisuunnitteluun ja kaavoituksen vaatimaan yleissuunnitteluun. Suunnittelukustannukset olivat vuonna 1995 5,5 Mmk ja ovat vuonna 1996 7,6 Mmk. Vuosien 1997-99 aikana suunnittelun kustannukset ovat arviolta 6 Mmk vuodessa.

Talvihoito

Talvihoidossa on tavoitteena talvihoidon toimintalinjojen mukainen laatutaso. Talvihoidon kustannukset olivat vuonna 1995 noin 55 Mmk, mikä on enemmän kuin viime vuosina keskimäärin. Vuonna 1996 talvihoidon kustannuksiksi on arvioitu 53 Mmk. Vuosina 1997-99 kustannukset ovat edelleen arviolta 53 Mmk vuodessa normaaleissa sääoloissa. Mikäli suolan käyttöä joudutaan tulevana vuosina pohjavesialueilla vielä vähentämään, niin tämä tulee nostamaan kustannuksia nyt arvioidusta.

Kesähoito

Kesähoidossa laatu nostetaan tavoitetasolle. Kesähoidon kustannukset ovat vuonna 1995 noin 30 ja 36 Mmk vuonna 1996. Vuoden 1996 kustannuksia lisää 5,7 Mmk keväällä 1996 toteutettava viitoitusuudistus. Laatutason noston lisäksi tulevana vuosina kustannuspaineita aiheuttavat vesiliukoisten ajoratamaalien käyttö, tiemerkintöjen heijastavuuden laatuvaatimukset ja energian hinnannousu. Lisäksi aiheuttaa pyöräilyreittien merkin-tä maastoon lisäkustannuksia. Paineita olisi lisäksi parantaa pääteiden tieympäristön hoitoa. Mikäli hoitotaso nostetaan nykyisten laatuvaatimusten tasolle, niin vuosina 1997-99 kesähoidon kustannukset ovat noin 33 Mmk vuodessa.

Päällystetyt tiet

Päällystettyjen teiden ylläpidossa on piirissä tavoitteena saavuttaa teiden kunnossa maan keskitaso. Tämä edellyttää vuosittain parantamista tai kunnostusta 450-500 tiekilometrillä. Teiden vaurioitumisnopeuden saattaminen keskitasoon vaatii, että vuosittain kevyttä rakenteenparantamista tehdään noin 60 km:llä ja raskasta rakenteen parantamista 25 km:llä. Lisäksi tulee leventää pääteitä muiden kunnostustöiden yhteydessä noin 40 km vuodessa. Vuonna 1995 päällystettyjen teiden ylläpidon kustannukset olivat 106 Mmk ja vuonna 1996, tavoitteeseen nähden aivan liian alhaiset 87 Mmk. Vuosina 1997-99 tavoitteen mukaiset kustannukset ovat 115-120 Mmk vuodessa.

Soratiet

Sorateiden kunto pidetään tavoitetasolla, kuntoluokka 3. Viime vuosiin verrattuna tulevat lisäkustannuspaineita aiheuttamaan SOP-pintaisten teiden kunnostustyöt. Vuonna 1995 sorateiden ylläpidon kustannukset olivat noin 28 Mmk ja vuonna 1996 26 Mmk. Vuosina 1997-99 tavoitteen mukaiset kustannukset ovat noin 27 Mmk vuodessa. Kelirikkorajoitusten vähentäminen edellyttäisi lisäksi 3-5 Mmk:n lisäpanostuksen vuosittain.

Sillat

Sillaston kunto pidetään pitkällä tähtäyksellä nykytasolla, siltojen painorajoituksia poistetaan niin, että piiri lähestyy painorajoitusten määrässä maan keskitasoa. Viime aikoina on tullut ilmi runsaasti vaurioita, etenkin 20-25 vuotta vanhojen siltojen eristyksissä, joten siltojen kunnostus tulee vaatimaan entistä suurempaa panostusta. Samoin tulee kehittää siltojen hoitoa vaurioitumisen hidastamiseksi. Vuonna 1995 siltojen ylläpidon kustannukset olivat 11 Mmk ja vuonna 1996 10 Mmk. Tavoitteen mukaiset kustannukset ovat vuosina 1997-99 noin 12-15 Mmk vuodessa.

Lossiliikenne

Piirin hoidossa on neljä lossiväliä ja viisi lossialusta. Lossivälit vähenevät syksyllä 1997, kun Raippaluodon silta valmistuu. Osalla losseista siirytään vuonna 1996 kutsuliikenteestä aikataulun mukaiseen liikennöintiin.

Lossiliikenteen hoidon kustannukset vuonna 1995 olivat 11 Mmk. Vuosikustannukset vuosina 1996-97 ovat 11 Mmk ja noin 6,5 Mmk vuosina 1998-99.

Liikenneympäristön parantaminen

Liikenneympäristön parantamistoimin tulisi saavuttaa pääosa liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteista ja hoitaa liikenteen ja tienpidon ympäristöhaittojen torjuntatoimet. Lisäksi tienkäyttäjät ja sidosryhmät odottavat sorateiden parantamista.

Liikenneonnettomuuksien vähentämistavoite 4-5 hvo/vuosi edellyttää, että vuosittain parannetaan 2-3 taajaman tiet, parannetaan ja järjestellään liittymiä, rakennetaan kevyen liikenteen väyliä ja alikulkukäytäviä, hirviaitoja, rautateiden tasoristeysten turvalaitteita, tievalaistusta sekä pehmennetään tieympäristöä. Taajamajärjestelyjen kustannukset ovat noin 15-20 Mmk ja muiden turvallisuustoimenpiteiden noin 20-25 Mmk vuodessa.

Ympäristöhaittojen torjunnassa toteutetaan kiireelliset pohjavesialueiden suojaukset, päällystetään pohjavesialueilla olevat soratiet ja toteutetaan kiireellisimmät meluntorjuntatoimenpiteet. Suunnittelukaudella pohjavesialueiden suojauskustannukset ovat noin 4 Mmk vuodessa ja meluntorjunnan keskimäärin 1 Mmk vuodessa.

Vanhojen materiaalinottoalueiden kunnostukseen ja tiemaiseman parantamishankkeisiin osallistumiseen tarvitaan vuosittain noin 1 Mmk.

Vilkasliikenteisimpien sorateiden parantamiseen ja päällystämiseen tarvittaisiin vuosittain noin 15 Mmk.

Liikenneympäristön parantamisen tavoitteiden mukaiset kustannukset ovat noin 75 Mmk vuodessa. Vuonna 1995 kustannukset olivat noin 150 Mmk. Vuoden 1996 kustannukset ovat noin 105 Mmk, jos saadaan määrärahat (n. 40 Mmk) vuonna 1994 aloitettujen ns. elvytyshankkeiden loppuun saattamiseen.

Perustienpidon suunnittelu

Perustienpidon suunnitelmien tarve vähenee viime vuosiin verrattuna. Suunnittelukustannuksia taas nostaa tietoimituskarttojen laatiminen. Vuonna 1995 perustienpidon suunnittelun kustannukset olivat, mukaan lukien työllisyshankkeet ja aluekehitysohjelmissa olevat hankkeet, noin 13 Mmk. Vuosina 1996-99 suunnittelun vuosikustannukset ovat noin 12 Mmk.

Tienpidon kustannukset yhteensä

Tienpidon ja tiehallinnon kustannukset vuosina 1995-99 on esitetty liitetaulukossa.

Kehittämisen kustannukset vähenevät oleellisesti 70 Mmk:sta vuodessa alle 10 Mmk vuodessa, ellei lisähankkeita saada käynnistettyä.

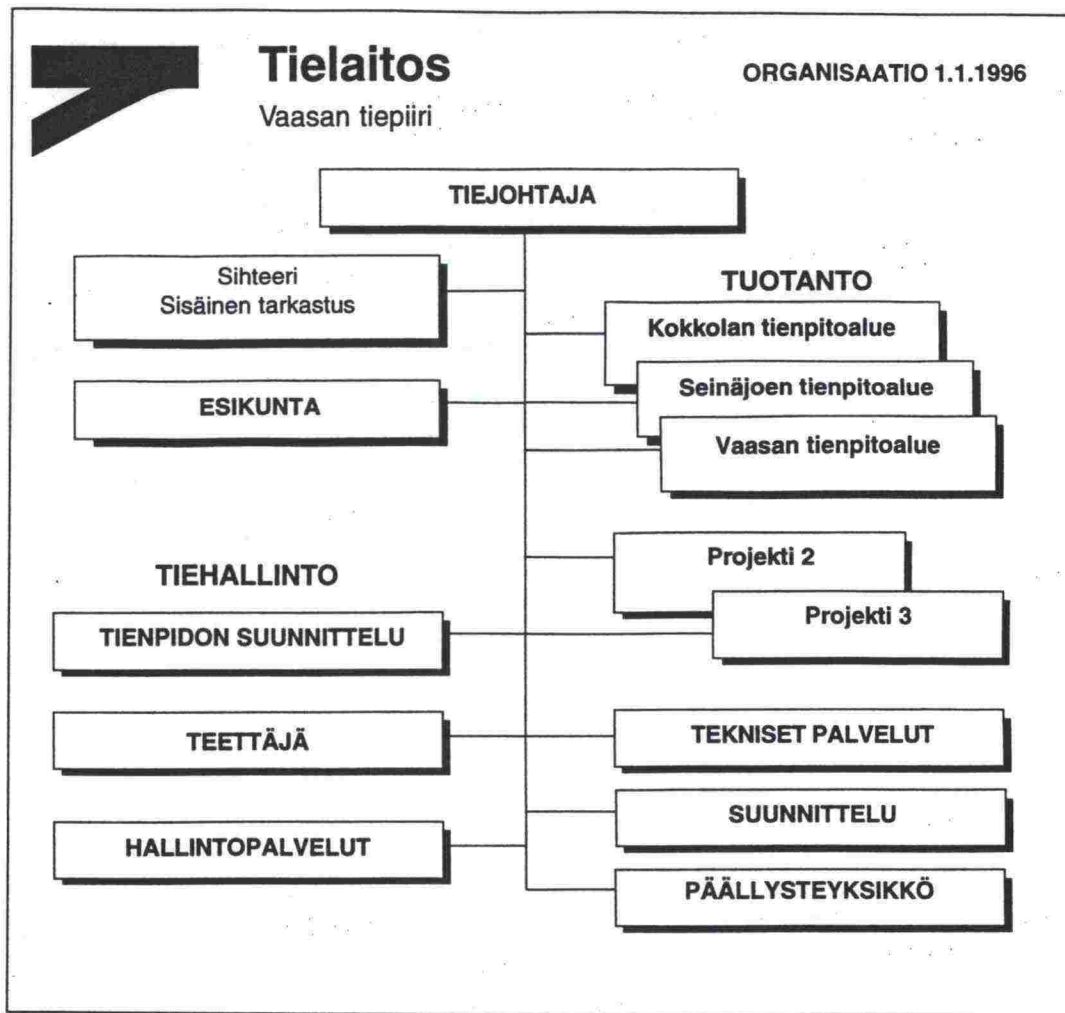
Perustienpidossa tavoitteiden saavuttamisen edellyttämät kustannukset ovat noin 330 Mmk vuodessa. Tämä on noin 60 Mmk vähemmän kuin vuonna 1995, jolloin piiri sai ns. elvytyshankkeille lisärahoitusta, mutta noin 40 Mmk yli piirin vuoden 1996 alustavan rahoituskehityksen.

TIENPIDON KUSTANNUKSET (MMK)					
	1995	1996	1997	1998	1999
TIEVERKON KEHITTÄMINEN					
Kehittämishankkeet	66	65	40	5	
Suunnittelu	6	8	6	6	6
Tieverkon kehittäminen yhteensä	72	73	46	11	6
PERUSTIENPITO					
Talvihoito	55	53	53	53	53
Kesähoito	30	37	33	33	33
Päällystettyjen teiden ylläpito	106	87	115	120	120
Sorateiden ylläpito	28	26	27	27	27
Siltojen ylläpito	11	10	13	14	15
Lauttaliikenteen hoito	11	11	11	6	6
Liikenneympäristön parantaminen	150	105	75	75	75
Suunnittelu	14	12	12	12	12
Perustienpidon työt yhteensä	391	329	327	328	329
TIEHALLINTO	28	28	30	35	35
TELAINMUKAISET KORVAUKSET	20	18	16	15	15
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ	511	448	419	389	385

Vaasan tiepiirin tulossopimus vuodelle 1996 ja suunnitelma kustannuksille 1997 - 99.

3. PIIRIN ORGANISAATIO VUONNA 1996

Piirin organisaatiota on vuoden 1996 alusta muutettu niin, että piirin sisällä on erotettu toisistaan tiehallinto tilaajaksi sekä tuotanto tuottamaan tienpidon tuotteita.



Vaasan tiepiirin organisaatio vuonna 1996.

Vaasan tiepiiri on tehnyt tulossopimukset tielaitoksen keskushallinnon kanssa vuodelle 1996. Tulossopimukset ovat erillaiset tiehallintopuolelle sekä tuotantopuolelle. Tiehallinnon tulossopimuksen osia ovat tienpitostrategia, tulostavoitteet vuodelle 1996, tienpito-ohjelma sekä budjetti ja tase. Tuotantopuolen tulossopimus sisältää puolestaan tuotannon tulostavoitteet sekä tulosbudjetin ja taseen.

Organisaation muutoksella pyritään toiminnan tehostamiseen sekä valmistautumaan tielaitoksen tuotantotoimintojen mahdolliseen liikelaitostamiseen.

5. HANKKEIDEN AJOITUS

Toimenpideohjelmaan otettavien hankkeiden valinta ja ajoitus määräytyvät tienpidolle asetetuista tavoitteista. Muutoksia aikaisempiin ohjelmiin verrattuna aiheuttavat lisäksi rahoituksen muuttuminen, suunnitelmavalmius sekä tien kunnossa, maankäytössä, liikenteessä ja liikenneturvallisuudessa tapahtuneet muutokset.

Pienten hankkeiden ajoitukseen vaikuttavat edellä mainitun lisäksi pyrkimys toteuttaa ne mahdollisimman taloudellisesti ja tehokkaasti yhtä aikaa muiden rakennushankkeiden tai päällysteiden kunnostustöiden yhteydessä.

Vuosi 1996 perustuu piirin keskushallinnon kanssa tehtyyn tulossopimukseen. Vuosien 1997 - 1999 suunnitelma sitävastoin on piirin esitys eivätkä sitä ole muut viranomaiset käsitelleet.

Edellisestä suunnitelmasta on muutama hanke siirretty ohjelmakauden ulkopuolelle. Ohjelmaan on lisätty lähinnä liikenneympäristön parantamis- ja rakenteen parantamishankkeita.

1. INLEDNING

Som en del av vägverkets verksamhetsplanering uppgör varje vägdistrikt årligen en verksamhets- och finansieringsplan. Denna plan omfattar åren 1996 - 1999.

Utgångspunkten för planen är de mål som distriktet uppställt för väghållningen i fråga om de samhälleliga effekterna, verksamheten, lönsamheten och effektiviteten samt uppskattningen av den finansiering som man har till sitt förfogande. Väghållningen planeras i enlighet med de samhälls- och trafikpolitiska målsättningarna. För år 1996 baserar sig planen på ett resultatavtal mellan distriktet och vägverkets centralförvaltning och för åren 1997 - 1999 på den väghållningsstrategi som skisserats upp i resultatavtalet.

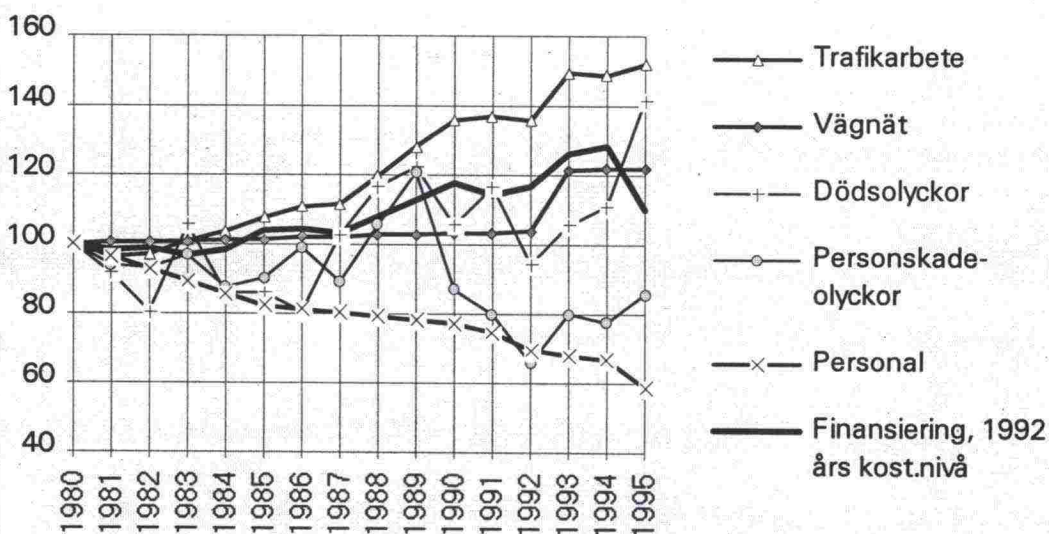
Avsikten med åtgärdsplaneringen är att koordinera väghållningens målsättningar och övriga mål med distriktets resurser till ett ekonomiskt genomförbart program. Avsikten med åtgärdsprogrammet är också att koordinera olika vägprojekt och deras planerings- och byggnadsskeden.

Åtgärdsprogrammet som sådant fastställs inte, eftersom finansieringen av utvecklingsprojekt slås fast först i samband med ifrågavarande års statsbudget och finansieringen av basväghållningsprojekt i resultatavtalet mellan distriktet och centralförvaltningen.

I väghållningsplanen finns också de vägprojekt som ingår i Sydösterbottens och Österbottens förbunds 5b-regionutvecklingsprogram och som finansieras till hälften med EU:s regionutvecklingsanslag och till hälften med nationella väganlag.

Man har, utgående från den tidigare verksamhetsplanen, diskuterat de principiella linjedragningarna och de viktigaste projekten, som ingår i planen, med Sydösterbottens, Mellersta Österbottens och Österbottens förbund.

Vasa vägdistrikt 1980-1995. år 1980=100



2. VÄGHÅLLNINGSTRATEGI OCH -FINANSIERING

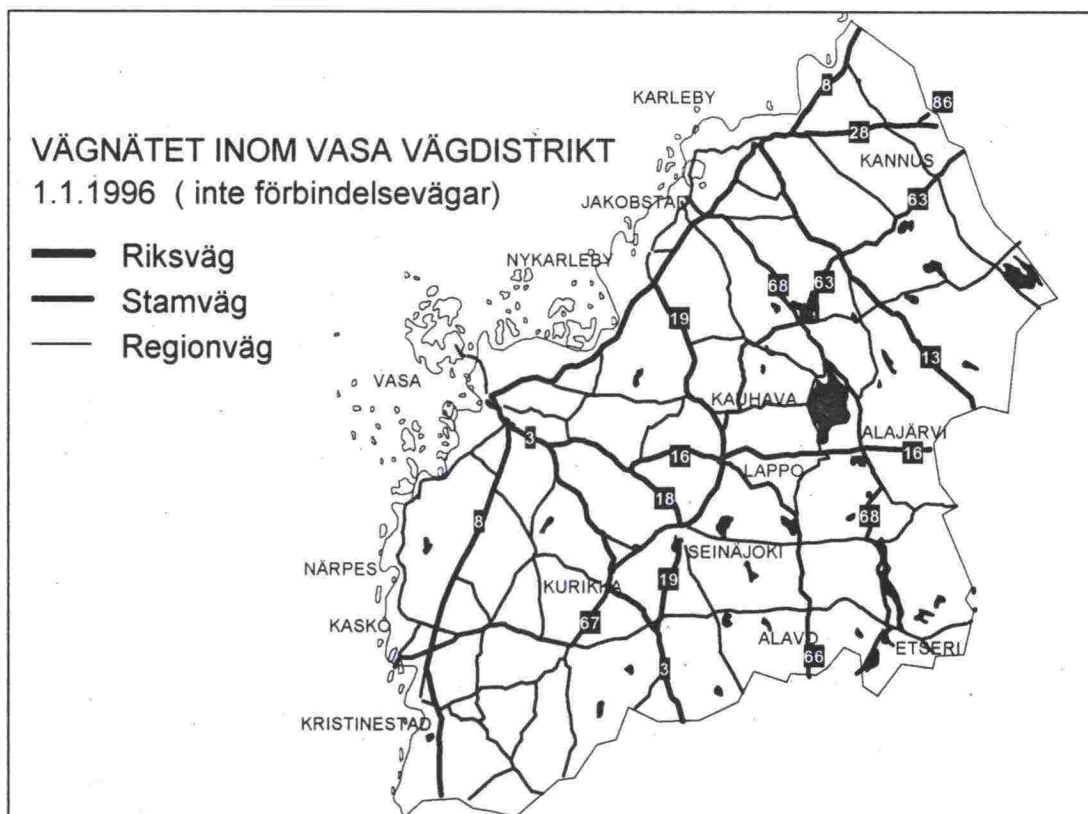
Utgångspunkter

Vägnätets omfattning

Vägnätets förbindande verkan är god med undantag av huvudvägsförbindelsen Vasa - Jyväskylä (Rv 18) samt de regionala förbindelserna Laihela - Lillkyro och Alahärmä - Kortesjärvi. Brister finns också på de i fråga om standarden svaga stamvägsförbindelserna Sv 68 Etseri - Alajärvi, Sv 44 Kauhajoki - Honkajoki och Sv 63 Kauhava - Kortesjärvi samt de grusbelagda regionvägarna som förbinder kommuncentra, nämligen Lillkyro - Vörå, Storkyro - Vörå, Lappajärvi - Kortesjärvi och Bötom - Östermark. Korta länkar som saknas i vägnätet är dessutom terminalförbindelser samt infarts- och omfartsleder vid centra.

För att avlägsna bristerna i förbindelserna har Sydösterbottens och Österbottens förbund tagit förbättringen av Sv 63 på sträckan Kauhava - Vuorenmaa och Lv 718 Lillkyro - Vörå samt byggandet av en infartsväg till Kristinestad, med i sina regionutvecklingsprogram.

Vägnätets omfattning hålls så gott som oförändrad under planeperioden. Den mest betydande förändringen är ökningen av riks- och stamvägar på våren 1996 när vägvisningsförändringarna i enlighet med TM:s huvudvägnätsbeslut genomförs. Riksvägarernas längd inom distriktet ökar härvid med 184 km och stamvägarernas längd med 143 km, eller huvudvägarernas längd med sammanlagt 327 km. Förbindelserna i skärgården förbättras avsevärt när Replotbron blir färdig år 1997.



Nätet av gång- och cykelvägar har förenhetligats under de senaste åren men det finns ännu många brister med tanke på trafiksäkerheten, speciellt om man vill skapa förutsättningar för en kännbar ökning av cykeltrafiken.

Vägnätets skick

De belagda vägarnas skick är klart under genomsnittet för landet och det uppstår skador på vägarna snabbare än i medeltal. Distriktets andel av belagda vägar som är i dåligt skick i hela landet, var i slutet av år 1995 över 16 % (ca 1040 km eller 1/5 av de belagda vägarna inom distriktet). Uppkomsten av skador på huvudvägarna påskyndas dessutom av det faktum att 760 km av dem är för smala.

Grusvägarnas ytskick har i medeltal varit en aning över den eftersträlvade nivån. Konstruktionsmässiga bärighetsbrister finns på en tredjedel av grusvägarna. Mängden viktbegränsade vägar till följd av menföret uppgår årligen till 500 - 800 km. Speciella problem uppstår av de torvtransporter som görs till det nya kraftverket i Karleby. Problemen inom samma område kommer att öka ytterligare om det planerade torvkraftverket byggs i Vetil.

Broarnas skick är, mätt med mängden viktbegränsningar, sämre än i genomsnitt även om man inom distriktet redan under flera år speciellt har satsat på att reparera och förnya broar. Det finns 48 viktbegränsade broar inom distriktet, vilket är ca 17 % av de viktbegränsade broarna i hela landet.

Trafikens smidighet

Problemen till följd av rusningstrafik är få, de finns främst bara på vägar i närheten av Vasa, Karleby och Seinäjoki samt i övrigt i några enstaka anslutningar.

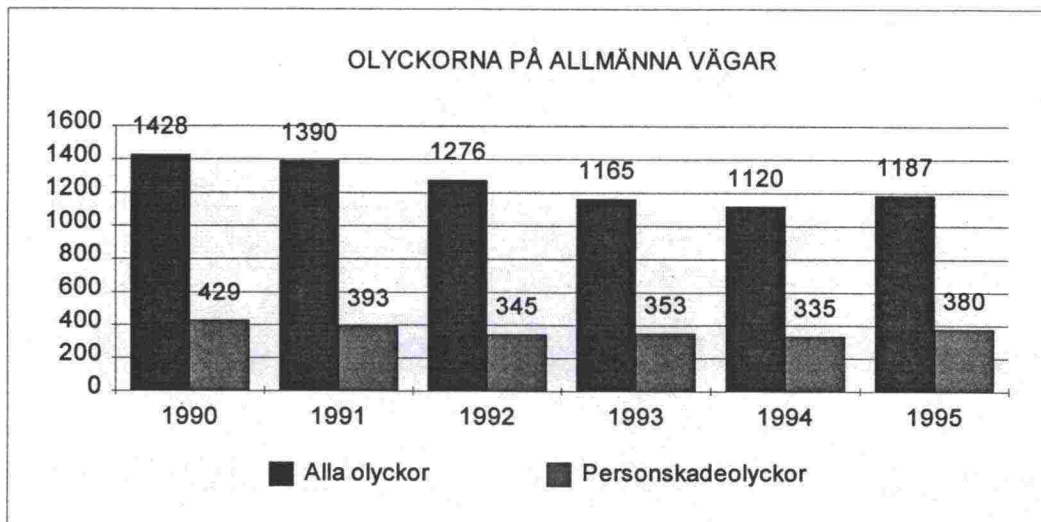
Daglig framkomlighet

I fråga om vinterunderhållet har man uppnått den eftersträlvade skötselnivån och man har i allmänhet kunnat hålla sig inom ramarna för de uppställda åtgärdstiderna. Trafikanterna och speciellt busschaufförerna har dock ansett att skötselnivån på det lägre vägnätet är för låg vid problemföre.

Nivån på sommarunderhållet underskred målsättningarna sommaren 1995, även om den var en aning bättre än i landet i allmänhet. Både trafikanterna och de som bor invid grusvägar klagade över vägarnas skick speciellt vid långa torra eller regniga perioder, även om den genomsnittliga konditionsmålsättningen överskreds på sommaren. På våarna förorsakar menföret ställvis kännbara problem för trafiken och betydande tilläggskostnader för väghållaren. Största delen av de vägförbättringsförslag som distriktet får av kommunerna och medborgarna gäller just grusvägar.

Trafiksäkerheten

Trafiksäkerheten inom distriktet har, mätt i personskadeolyckor, förbättrats under de senaste åren. Utvecklingen har varit bättre än i genomsnitt i landet, vilket innebär att distriktet nästan har hunnit fatt resten av landet i fråga om trafiksäkerheten. År 1995 var dock klart sämre än de föregående åren. Det sker fortfarande flera lätttrafikolyckor inom distriktet än i genomsnitt. Under den senaste tiden har det speciellt funnits press på att förbättra säkerheten för skolresorna eftersom kommunerna har minskat på skoltransporterna.



Miljön

På vägnätet inom distriktet finns 240 km trafikbulerområden, inom vilka det bor ca 10 000 människor. Till den mest brådskande skyddsklassen hör 27 områden. Man har hittills inte genomfört särskilda bullerskyddsobjekt, utan de skydd som har byggts har gjorts i anknytning till byggande och förbättring av vägar.

Det finns 40 viktiga grundvattenområden inom distriktet, vilka finns inom verkningsområdet för vägar som saltas på vintern eller sommaren. Den mängd salt som används för vintersaltning har minskats med ca hälften från toppåren. I början av år 1995 ökade dock saltmängderna igen. Även om den allmänna trenden är att minska på saltmängden, finns det dock fortfarande brådskande behov att skydda 36 km väg som finns på grundvattenområden. Kostnaderna för dessa skyddsåtgärder beräknas uppgå till 33 Mmk. Det finns 10 km grusvägar, på vilka sommarsaltningen borde upphöra. Kostnaderna för förbättring och beläggning av dessa vägar är ca 7 Mmk.

Det finns inom distriktet 90 km grusvägar som borde förbättras och beläggas på grund av de dammolägenheter som förorsakas den täta bosättningen invid vägarna. Kostnaderna för förbättringsarbetena uppgår till ca 50 Mmk.

Enligt tätortsutredningar finns det inom distriktet 28 centrumtätorter där det finns tydliga behov att koordinera tätortsstrukturen, tätortsbilden, trafiken, trafiklederna och/eller trafiksäkerheten. Man har dessutom utrett 120

mindre tätorter, och i en betydande del av dessa finns det skäl att utveckla något delområde.

Verksamhetslinjer

Utgångspunkten för verksamhetslinjerna för väghållningen är de väghållningsmålsättningar och verksamhetslinjer som uppställts i verkets väghållningsplan 1995 - 2004 samt de mål som uppställts i vägverkets verksamhets- och finansieringsplan 1996 - 99. Man måste antagligen pruta på målsättningarna eftersom finansieringen av basväghållningen år 1996 blir klart lägre än det som framställts i verksamhets- och finansieringsplanen.

Detta innebär att man måste ändra verksamhetstyngdpunkterna inom basväghållning en aning. Verksamheten i fråga om utvecklingen av vägnätet stannar av nästan helt inom distriktet. Uppskjutningen av genomförandet av utvecklingsprojekt förorsakar för sin del kostnadstryck inom basväghållningen.

Väg- och trafikförhållanden

Den dagliga framkomligheten på vägnätet bibehålls ungefär på den nuvarande nivån.

Inom vinterunderhållet sänks skötselnivån genom att man flyttar 300 km livligt trafikerade vägar från vinterunderhållsklass I till klass Ib samt genom att flytta 1300 km av det lägre vägnätet från vinterunderhållsklass II till klass III.

Inom sommarunderhållet höjs nivån så att den motsvarar kvalitetskraven.

Belagda vägars skick förbättras när man försöker få mängden skadade vägar att motsvara genomsnittet för landet.

Skötselnivån på grusvägarna sänks en aning i enlighet med kvalitetskraven. Sommaren 1995 var grusvägarnas genomsnittliga konditionsvärde 3,35 när målet var 3,0. Det finns inga möjligheter att förbättra grusvägarna genom att belägga dem.

Framkomligheten för trafiken förbättras genom att man förbättrar anslutningar, placerar ut kantpålar längs huvudvägar samt breddar smala huvudvägar.

Trafiksäkerheten

Med hjälp av förbättringar av trafikmiljön och andra väghållningsåtgärder minskar personskadeolyckorna årligen med 4 - 5 st.

Åtgärderna riktas främst till förbättring av säkerheten för den lätta trafiken och på tätortsleder. Målet är att hitta säkerhetsåtgärder där kostnadseffektiviteten är så bra som möjligt. Detta förutsätter att kunskandet och resurserna inom trafiksäkerhetsarbetet ökas.

Förverkligandet av säkerhetsmålsättningarna inom länet förutsätter att vägverket bistår kommunerna i trafiksäkerhetsarbetet mera än hittills.

Miljön

Miljöolägenheterna inom väghållningen minskas.

De viktigaste grundvatten- och bullerskydden byggs. Man deltar i utarbetandet av planer för skydd av grundvatten.

Man samarbetar i fråga om förbättring av vägmiljön.

I samband med projekt för att förbättra säkerheten på tätortsvägar betonas förbättringen av miljön och bevarandet av tätorternas särprägel.

År 1996 har inom vägverket utnämnts till miljöår.

Samarbete

Samarbetet med intressegrupper, speciellt förbund på landskapsnivå förstärks. Man fortsätter att samla in respons från trafikanterna med hjälp av servicebilsundersökningar som görs med 2 - 3 års mellanrum. Man förutsätter dessutom att producenterna rapporterar om respons som trafikanterna gett.

Åtgärder och kostnader

Utveckling av vägnätet

I verkets verksamhets- och finansieringsplan för åren 1996 - 99 finns inget projekt som påbörjas inom distriktet. I verkets förändringsplan finns Smedsby omfartsväg som ett projekt som börjar år 1999. Kostnaderna för byggandet av Replotbron samt färdigställandet av Rv 3 Helsingby - Långbacken och Rv 3 Tavastlands distrikts gräns - Jalasjärvi uppgår till sammanlagt 110 Mmk under åren 1996 - 99.

Distriktet har som mål att skapa beredskap för att påbörja byggandet av Lv 756 Karleby hamnväg, Rv 8 Smedsby omfartsväg och Sv 64 Seinäjoki norra omfartsväg under planeperioden.

Planering av projekt för utveckling av vägnätet

Planeringen av projekt för utveckling av vägnätet har under åren 1995 - 96 främst gällt preliminär planering och utredningsplanering som planläggningen kräver. Planeringskostnaderna uppgick år 1995 till 5,5 Mmk och uppgår år 1996 till 7,6 Mmk. Under åren 1997 - 99 beräknas planeringskostnaderna uppgå till 6 Mmk per år.

Vinterunderhåll

Målsättningen för vinterunderhållet är en kvalitetsnivå i enlighet med verksamhetslinjerna för vinterunderhållet. Kostnaderna för vinterunderhållet var år 1995 55 Mmk, vilket är mera än under de senaste åren i genomsnitt. Kostnaderna för vinterunderhållet beräknas år 1996 uppgå till 53 Mmk. Under åren 1997 - 99 beräknas kostnaderna fortsättningsvis vara 53 Mmk/år.

om väderleksförhållandena är normala. Om man är tvungen att minska saltanvändningen på grundvattenområden ytterligare under de kommande åren, innebär det att kostnaderna kommer att öka jämfört med beräkningarna.

Sommarunderhåll

Inom sommarunderhållet höjs kvaliteten till den eftersträlvade nivån. Kostnaderna för sommarunderhållet var ca 30 Mmk år 1995 och är ca 36 Mmk år 1996. Kostnaderna för år 1996 stiger med 5,7 Mmk på grund av den vägvisningsreform som genomförs på våren 1996. Kostnadstrycket stiger förutom av höjningen av kvalitetsnivån, av användningen av vattenlösliga körbanemarkeringssmålfärger, kvalitetskraven på reflekterande körbanemarkeringar och ökade energipriser. Också utmärkandet av cykelrutter i terrängen medför tilläggs-kostnader. Det finns dessutom tryck på att förbättra skötseln av vägmiljön invid huvudvägar. Om skötselnivån höjs till den nivå som motsvarar de nuvarande kvalitetskraven, innebär det att kostnaderna för sommarunderhållet uppgår till ca 33 Mmk/år under åren 1997 - 99.

Belagda vägar

I fråga om upprätthållandet av belagda vägar har distriktet som mål att uppnå det skick som vägarna har i genomsnitt i landet. Detta förutsätter att 450 - 500 vägkilometer förbättras eller iståndsätts årligen. För att hastigheten för uppkomsten av skador skall fås på genomsnittlig nivå, krävs det lätta konstruktionsförbättringar på ca 60 km årligen och tunga konstruktionsförbättringar på 25 km. Dessutom måste man bredda ca 40 km huvudvägar årligen i samband med andra iståndsättningsarbeten. Kostnaderna för upprätthållande av belagda vägar uppgick år 1995 till 106 Mmk, och uppgår år 1996 till 87 Mmk, vilket är alldeles för lite i förhållande till målsättningarna. Kostnaderna i enlighet med målsättningarna är 115 - 120 Mmk/år under åren 1997 - 99.

Grusvägar

Grusvägarnas skick hålls på eftersträlvad nivå, konditions-klass 3. Jämfört med tidigare år kommer iståndsättningsarbetena på ytbehandlade vägar att leda till tilläggs-kostnader. Kostnaderna för upprätthållande av grusvägar var ca 28 Mmk år 1995 och är 26 Mmk år 1996. Under åren 1997 - 99 är kostnaderna i enlighet med målen ca 27 Mmk per år. En minskning av menföresbegränsningarna förutsätter en tilläggs-satsning på 3 - 5 Mmk årligen.

Broar

Broarnas skick bibehålls på lång sikt på nuvarande nivå, viktbegränsningarna på broarna avlägsnas så att distriktet, i fråga om antalet viktbegränsningar, närmar sig medeltalet för landet. Under den senaste tiden har det framkommit rikligt med skador, speciellt i fråga om isoleringen av 20 - 25 år gamla broar, varför iståndsättningen av broar fordrar större satsningar än hittills. Man måste också utveckla skötseln av broar för att det inte skall

uppstå skador så snabbt. Kostnaderna för upprätthållande av broar uppgick år 1995 till 11 Mmk och uppgår år 1996 till 10 Mmk. Kostnaderna i enlighet med målsättningarna är ca 12 - 15 Mmk årligen under åren 1997 - 99.

Färjtrafik

Distriktet sköter om fyra färjsträckor och fem färjor. Antalet färjsträckor minskar hösten 1997 när Replotbron blir färdig. En del av färjorna övergår år 1996 från att köra på anrop till att köra enligt tidtabell.

Kostnaderna för skötseln av färjtrafiken var 11 Mmk år 1995. De årliga kostnaderna är 11 Mmk under åren 1996 - 97 och ca 6,5 Mmk åren 1998 - 99.

Förbättring av trafikmiljön

Med hjälp av åtgärder för att förbättra trafikmiljön borde man uppnå största delen av målsättningarna för att minska antalet trafikolyckor och vidta åtgärder för att bekämpa miljöolägenheter till följd av trafiken och väghållningen. Dessutom förväntar trafikanterna och intressegrupperna sig att grusvägarna förbättras.

Målsättningen för att minska antalet personskadeolyckor med 4 - 5 st/år förutsätter att man årligen förbättrar vägarna i 2 -3 tätorter, förbättrar och reglerar anslutningar, bygger gång- och cykelvägar samt underfarter, älgstängsel, skyddsanordningar vid järnvägsövergångar och vägbelysning samt gör trafikmiljön mjukare. Kostnaderna för tätortsregleringarna är ca 15 - 20 Mmk och för övriga skyddsåtgärder ca 20 - 25 Mmk per år.

I fråga om bekämpning av miljöolägenheter bygger man brådskande skydd på grundvattenområden, belägger grusvägar som finns på grundvattenområden och vidtar de mest brådskande bullerbekämpningsåtgärderna. Under planeperioden uppgår kostnaderna för skydd av grundvattenområden till ca 4 Mmk per år och för bullerbekämpning till i medeltal 1 Mmk per år.

För att kunna iståndsätta gamla täktområden och förbättra vägmiljön behövs årligen ca 1 Mmk.

För förbättring och beläggning av de livligast trafikerade grusvägarna behövs årligen ca 15 Mmk.

Kostnaderna för förbättring av trafikmiljön i enlighet med målsättningarna uppgår till ca 75 Mmk per år. År 1995 var kostnaderna ca 150 Mmk. Kostnaderna för år 1996 är ca 105 Mmk, om man erhåller anslag (ca 40 Mmk) för att slutföra de s.k. stimulansobjekt som påbörjades år 1994.

Planering av basväghållning

Behovet av basväghållningsplaner minskar jämfört med tidigare år. Planeringskostnaderna däremot ökar på grund av uppgörandet av vägförrättningskartor. År 1995 uppgick kostnaderna för basväghållningsplaneringen till ca 13 Mmk, inklusive sysselsättningsprojekt och projekt som ingår i regionutvecklingsprogrammen. De årliga kostnaderna för planeringen är ca 12 Mmk under åren 1996 - 99.

Väghållningskostnader sammanlagt

Kostnaderna för väghållningen och vägadministrationen under åren 1995 - 99 framgår av bifogade tabell.

Kostnaderna för utveckling minskar väsentligt från 70 Mmk per år till under 10 Mmk per år, om man inte kan påbörja några tilläggprojekt.

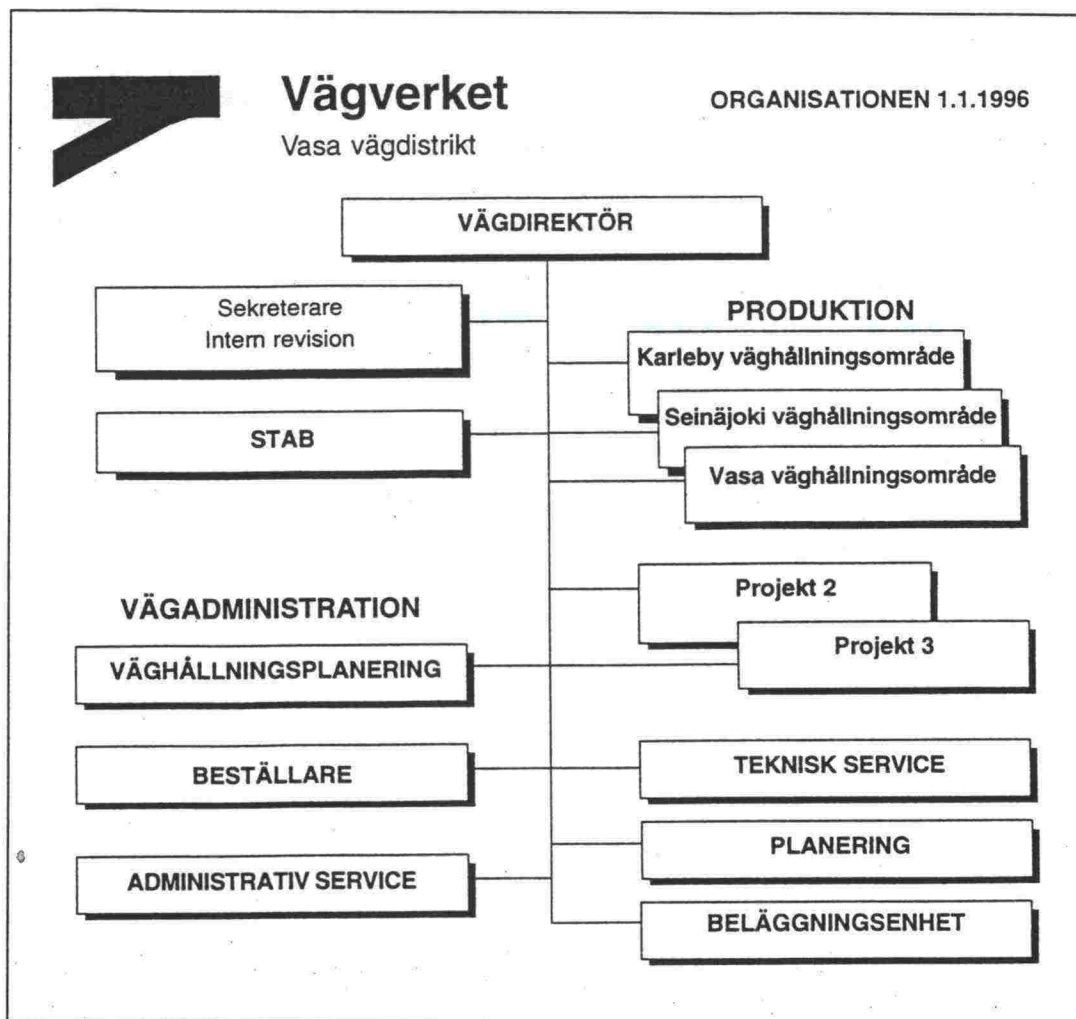
Inom basväghållningen är kostnaderna som förutsätts för att målsättningarna skall uppnås ca 330 Mmk per år. Detta är ungefär 60 Mmk mindre än år 1995, då distriktet fick tilläggsfinansiering för s.k. stimulansprojekt, men ca 40 Mmk mera än den preliminära finansieringsramen för år 1996.

VÄGHÅLLNINGSKOSTNADER (MMK)	1995	1996	1997	1998	1999
UTVECKLING AV VÄGNÄTET					
Utvecklingsprojekt	66	65	40	5	
Planering	6	8	6	6	6
Utveckling av vägnätet sammanlagt	72	73	46	11	6
BASVÄGHÅLLNING					
Vinterunderhåll	55	53	53	53	53
Sommarunderhåll	30	37	33	33	33
Upprätthållande av belagda vägar	106	87	115	120	120
Upprätthållande av grusvägar	28	26	27	27	27
Upprätthållande av broar	11	10	13	14	15
Skötsel av färjtrafiken	11	11	11	6	6
Förbättring av trafikmiljön	150	105	75	75	75
Planering	14	12	12	12	12
Basväghållningsarbeten sammanlagt	391	329	327	328	329
VÄGADMINISTRATION	28	28	30	35	35
VÄGLAGSENLIGA ERSÄTTNINGAR	20	18	16	15	15
KOSTNADER SAMMANLAGT	511	448	419	389	385

Vasa vägdistrikts resultatavtal för år 1996 och kostnadsplan för åren 1997 - 99.

3. DISTRIKTETS ORGANISATION ÅR 1996

Distriktets organisation har ändrats från början av år 1996 så att man inom distriktet har differentierat vägadministrationen till beställare och produktionen till att producera väghållningsprodukter.



Vasa vägdistrikts organisation år 1996

Vasa vägdistrikt har ingått resultatavtal med vägverkets centralförvaltning för år 1996. Resultatavtalen är skilda för vägadministrationen och produktionen. I vägadministrationens resultatavtal ingår väghållningsstrategi, resultatmål för år 1996, väghållningsprogram samt budget och balansräkning. Produktionens resultatavtal innehåller i sin tur resultatmål för produktionen samt resultatbudget och balansräkning.

Med organisationsförändringen strävar man efter att effektivisera verksamheten och samtidigt förbereder man sig för en eventuell omändring av vägverkets produktionsfunktioner till affärsverk.

4. PRIORITERING AV PROJEKT

Valet och prioriteringen av projekt som tas med i åtgärdsprogrammet bestäms av målsättningarna för väghållningen. Förändringar jämfört med tidigare program förorsakas dessutom av förändringar i finansieringen och planberedskapen samt förändringarna i vägens skick, markanvändningen, trafiken och trafiksäkerheten.

På prioriteringen av små projekt inverkar förutom ovannämnda också strävan att genomföra dem så ekonomiskt och effektivt som möjligt i samband med andra byggnadsprojekt eller istandsättning av beläggningar.

År 1996 baserar sig på distriktets resultatavtal med centralförvaltningen. Planen för åren 1997 - 1999 är däremot distriktets förslag och den har inte behandlats av andra myndigheter.

Från den tidigare planen har några projekt flyttats utanför planeperioden. De nya projekten i planen är projekt som i första hand förbättrar trafikmiljön och vägens konstruktion.

**Kehittämishankkeet ja aluekehityshankkeet
Utvecklingsprojekten och regionutvecklingsprojekten**

Liite 1

KEHITTÄMISHANKKEET / UTVECKLINGSPROJEKTEN							
Käynnissä olevat hankkeet /Påbörjade projekt							
Nro Nr	Tienro Vägnr	Hankkeen nimi Projektets namn	Toimenpide Åtgärd	Aloit. Börj.	Lopet. Färdig	Kust.arv. Kostn.förs	Kunnat Kommunerna
(Mmk)							
410	727	Raippaluodon silta	LAUT KORV SILL	1994	1997	143,0	Mustasaari
 Piirin esitys ohjelmakauden aikana alkavista hankkeista Distriktets förslag till nya projekt under planeperioden							
Nro Nr	Tienro Vägnr	Hankkeen nimi Projektets namn	Toimenpide Åtgärd	Aloit. Börj.	Lopet. Färdig	Kust.arv. Kostn.förs	Kunnat Kommunerna
(Mmk)							
105	8	Sepänkylän ohikulkutie	OHIKULKUTIE	1997	1998	164,0	Vaasa, Mustasaari
66	756	Kokkolan satamatie	UUDEN YHT RAK	1998	1999	59,0	Kokkola
25	18	Seinäjoen pohjoinen ohikulkuti	OHIKULKUTIE	1999	2001	164,0	Seinäjoki, Nurmo
39	717	Vaasa - Höstvesi	TIEKOHDAN PAR	1999	2003	68,0	Vaasa
63	19	Seinäjoen itäinen ohikulkutie	OHIKULKUTIE	2001	2004	150,0	Seinäjoki, Nurmo

ALUEKEHITTÄMISOHJELMISSA OLEVAT HANKKEET PROJEKT I REGIONUTVECKLINGSPROGRAMMEN							
Nro Nr	Tienro Vägnr	Hankkeen nimi Projektets namn	Toimenpide Åtgärd	Aloit. Börj.	Lopet. Färdig	Kust.arv. Kostn.förs	Kunnat Kommunerna
(Mmk)							
4806	740	Kauhava - Vuorenmaa	ÖSTIEN SP	1996	1998	19,5	Kauhava
27	718	Vähäkyrö - Koskeby	SRTIEN RP+PÄÄL	1996	1998	13,5	Vähäkyrö, Vöyri
6	662	Tiukka - Karhusaari	ÖSTIEN SP	1998	2000	20,0	Kristiinankaupunki

Svenskspråkiga förklaringar till förkortningarna i åtgärdsprogra

OHIKULKUTIE	=	Omfartsväg
UUDEN YHT RAK	=	Byggande av ny förbindelse
TIEKOHDAN PAR	=	Förbättring av vägavsnitt
SRTIEN SP+PÄÄL	=	Linjeförbättring och beläggning av grusväg
LAUT KORV SILL	=	Färja ersätts av bro
ÖSTIEN SP	=	Linjeförbättring av oljegrusväg

Perustienpidon liikenneympäristön parantamishankkeet
Basväghållningen, förbättring av trafikmiljön

Liite 2 Sivu 1 (2)
Bilaga 2 Sida 1 (2)

Nro Nr	Tienr Vägnr	Hankkeen nimi Projektets namn	Toimenpide Åtgärd	Aloit. Börj.	Lopet. Färdig	Kust.arv. Kostn.förs	Kunnat Kommunerna
(Mmk)							
1100	0	Yksityisteiden kuntoonpanotyöt		0	1996	2001	6,0
219	0	Pienet hankkeet, liittymien parantamin		0	1996	2001	10,5
213	0	Pienet hankkeet, kevyen liikenteen vä		0	1996	2001	8,0
214	0	Pienet hankkeet, hirviadat		0	1996	2001	4,0
4836	0	Pohjavesisuojaus		0	1995	2001	26,0
217	0	Pienet hankkeet, tievalaistus		0	1996	2001	6,5
221	0	Pienet hankkeet, valaistuksen uusimin		0	1996	2001	3,0
216	0	Pienet hankkeet, levähdysalueet		0	1997	2001	1,0
215	0	Pienet hankkeet, erikoiskuljetukset		0	1996	2001	3,3
3066	17289	Piirron - Polvenkylän pt	SRTIEN RP+PÄÄLL	1994	1996	4,2	Kurikka
3258	17107	Kauhajoki - Kainasto	SRTIEN RP+PÄÄLL	1993	1996	3,7	Kauhajoki
107	8	Lälby - Lapväärtti	ERITASOLIITT RAK	1994	1997	31,7	Kristiinankaupunki
101	17280	Ostolantie	TAAJAMAN PAR.	1994	1996	21,0	Ähtäri
4809	697	Roveksen eritasoliittymä	ERITASOLIITT.	1994	1996	22,0	Seinäjäki, Nurmo
44	749	Ykspihlaja - Piispanmäki	TIEN PARANT	1994	1997	35,0	Kokkola
5395	700	Ilmajoen sisääntulotie	TIEN PARANT	1994	1998	8,2	Ilmajoki
5166	17815	Lappajärven keskusta	TAAJAMAN PAR	1994	1996	9,6	Lappajärvi
159	17609	Ylistaron keskusta	TAAJAMAN PAR	1994	1996	14,5	Ylistaro
3285	17529	Keisala - Pesola	SRTIEN RP+PÄÄLL	1995	1996	1,7	Soini
6003	775	VT 8 - Käärmekallio	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1995	1996	3,6	Himanka
5471	679	Vias - Prästgården	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1995	1996	1,8	Maalahti
6004	13	Möttösen klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1995	1996	2,1	Perho
5302	711	Porsbacka - Laitila	ÖSTIEN SP	1995	1996	4,6	Alajärvi
5210	17845	Kortesjärven keskustan tiet	TAAJAMAN PAR	1995	1996	4,3	Kortesjärvi
5207	16	Pihlajakangas - Alakylä	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1995	1996	5,0	Alajärvi
6075	19	Pöyhösen pohjavesisuojaus	POHJAVESISUOJAUS	1995	1996	5,0	Ylihärä
3191	6991	Mikkilä - Länsiranta	SRTIEN RP+PÄÄLL	1995	1996	1,3	Kuortane
5361	6741	Sulvan keskusta	TAAJAMAN PAR	1995	1996	9,2	Mustasaari
5618	63	Kukkola - Änttikangas	ÖSTIEN SP	1995	1996	12,0	Kortesjärvi
14	17898	Evijärven keskusta	TAAJAMAN PAR	1995	1996	13,0	Evijärvi
5205	749	Staffansnäs - Furuholmen	KEVVÄYLÄ,TASOLIITT PAR	1996	1997	17,1	Pietarsaari
4841	68	Luoma-ahon kohdalla	YKSTIEN JÄRJ	1996	1996	0,3	Alajärvi
6034	17769	Purola - Sepänkylä	SUOJATIEJÄRJ	1996	1996	0,4	Vaasa, Mustasaari
4817	16	Hoiskon klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1996	1996	0,7	Alajärvi
5321	17191	Turjan tasoristeys	RAUTATIERIST PAR	1996	1996	0,7	Kauhajoki
4827	694	Peräseinäjoen kiertoliittymä	TASOLIITT PAR	1996	1996	1,1	Peräseinäjäki
4839	8	Kallmossan liittymä	TASOLIITT PAR	1996	1996	1,3	Närpiö
6035	8	Karperöntien liittymä	TASOLIITT PAR	1996	1996	1,6	Mustasaari
4838	67	Kurikan sis.tulotien valo-ohjaus	TASOLIITT PAR	1996	1996	1,6	Kurikka
4834	13	Kaustisten levähdysalue	LEVÄHDYSAL RAK	1996	1997	1,2	Kaustinen
5104	697	Mäyryn keskusta	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1996	1997	2,6	Kuortane
5619	3	Saari - Tuiskula	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1996	1997	4,3	Kurikka
6001	13	Vetelin taajamajärjestelyt valtatiellä	ERITASOLIIT,KEV VÄYLÄ	1996	1997	8,4	Veteli
5612	17786	Ylihärän keskusta	TAAJAMAN PAR	1996	1998	5,7	Ylihärä
5208	17663	Söderfjärdenin pt	SRTIEN RP+PÄÄLL	1996	2000	9,0	Vaasa, Maalahti

Perustienpidon liikenneympäristön parantamishankkeet
Basväghållningen, förbättring av trafikmiljön

Liite 2 Sivu 2 (2)
Bilaga 2 Sida 2 (2)

Nro	Tienr	Hankkeen nimi	Toimenpide	Aloit.	Lopet.	Kust.arv.	Kunnat
Nr	Vägnr	Projektets namn	Åtgärd	Börj.	Färdig	Kostn.förs	Kommunerna
(Mmk)							
6041	17782	Singsbyntien klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1997	1997	0,5	Vaasa
5375	17367	Hirvelän tasoristeys	RAUTATIERIST PAR	1997	1997	0,8	Kurikka
4828	7151	Vaasan lentokentän tie	SRTIEN SP	1997	1997	0,9	Vaasa
4837	705	Puistotie - Esso	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1997	1997	1,0	Ähtäri
5313	8	Pirttikylän liittymät	YTJ	1997	1997	4,7	Närpiö
4824	8	Koivulahden alikulku	KEV.LIIK.ERITASO	1997	1998	1,5	Mustasaari
4825	7041	Urheilutalo - Nurmo	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1997	1998	2,0	Nurmo
5473	717	Vähäkyrön keskusta	TAAJAMAN PAR	1997	1998	2,7	Vähäkyrö
5617	8	Koivulahti - Vallvik	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1997	1998	2,9	Mustasaari
5325	19	Hemmingin alikulku	KEV.LIIK.ERITASO	1997	1998	3,3	Kauhava
5201	17487	Kuortaneen keskusta	TAAJAMAN PAR	1997	1998	4,0	Kuortane
34	7048	Kiviniemi - Saarenkangas	SRTIEN RP+PÄÄLL,KEV.VÄ	1997	1998	4,1	Lapua
4829	717	Saarensivu-Vähäkyrö - Tervajoki klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1997	1998	5,8	Vähäkyrö
6036	63	Kantatie Kauhavan keskustassa	TIEKOHDAN PAR	1997	1998	6,5	Kauhava
46	3	Kylänpää - Torstila	KPTIEN SP	1997	1998	10,0	Laihia
5305	8	Kruunupyy - Kokkola yti	YTJ	1998	1998	0,8	Kruunupyy, Kokkol
6043	748	Kruunupyyn kiertoliittymä	TASOLIITT PAR	1998	1998	0,9	Kruunupyy
5611	17483	Nurmon keskusta	TAAJAMAN PAR	1998	1998	1,6	Nurmo
6076	8	Brätön risteysilta	ERITASOLIITT	1998	1998	4,0	Kruunupyy
4822	8	Kerklaxin kl-järj.	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1998	1999	2,0	Maksamaa
4819	19	Kovero - Honkimetsä	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1998	1999	3,0	Lapua
4833	757	Kälviän keskusta	TAAJAMAN PAR	1998	1999	5,0	Kälviä
43	16	Ylistaro - Kylänpää klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1998	1999	5,1	Ylistaro
5167	66	Honkimäen ramppi	ERITASOLIITT TÄYD	1998	1999	5,5	Lapua
117	697	Soinin keskusta	TAAJAMAN PAR	1998	1999	7,7	Soini
4826	68	Edsevö - Fiskars klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1998	1999	8,0	Pietarsaari, Peders
5370	16	Vt 16 Tervajoen kohdalla	ERITASOLIITT	1998	1999	13,3	Vähäkyrö
6039	7033	Halkosaaren kohdalla klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1999	1999	0,8	Ylistaro
4823	726	Maksamaan keskusta	TAAJAMAN PAR	1999	1999	1,9	Maksamaa
6051	8	Kaitsoin kl-järj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1999	1999	1,9	Maksamaa
6037	16	Vt 16 liittymät Tervajoen kohdalla	TASOLIITT PAR	1999	1999	3,0	Isokyrö
4821	8	Alaviirteen klj.	KEV.LIIK.ERITASO	1999	2000	1,6	Lohtaja
6042	18243	Lestijärven keskusta	TAAJAMAN PAR	1999	2000	1,8	Lestijärvi
6046	8	Sursik - Edsevö klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1999	2000	2,0	Pedersöre
4815	663	Karijoen keskusta	TAAJAMAN PAR	1999	2000	2,1	Karijoki
5610	7202	Isokyrön keskusta	TAAJAMAN PAR	1999	2000	2,4	Isokyrö
4842	710	Lamminkylän liittymä	TASOLIITT PAR	1999	2000	2,7	Lappajärvi
6045	68	Kolppi - Edsevö klj	KEV.LIIK.VÄYLÄ	1999	2000	3,5	Pedersöre
119	68	Keskikylän kohta	TAAJAMAN PAR	1999	2000	4,8	Lehtimäki
186	67	Perälä - Riippi	TIEKOHDAN PAR	1999	2000	10,0	Teuva
4820	16	Kelikko - Ritämäki	TIEKOHDAN PAR	1999	2000	10,0	Lapua
6033	18046	Vetelin taajamajärjestelyt	TAAJAMAN PAR	1999	2000	11,7	Veteli

Svenskspråkiga förklaringar till förkortningarna i åtgärdsprogrammet

ERITASOLIITT	= Planskild anslutning	RAUTATRIST PAR	= Förbättring av järnvägs korsning
ERITASOLIITT TÄYD	= Komplettering av planskild anslutning	SRTIEN SP+PÄÄLL	= Linjeförbättring och beläggning av grusväg
KEV.LIIK.VÄYLÄ	= Lätttrafikled	TAAJAMAN PAR.	= Vägförbättring i tätort
KEV.LIIK.ERITA	= Över- el. underfart för lätttrafik	TASOLIITT PAR	= Förbättring av plananslutning
KPTIEN SP	= Linjeförbättring av permanent belagd väg	TIEKOHDAN PAR	= Förbättring av vägnavnitt
LEVÄHD / PYS RAK	= Byggnad av rast- / parkeringsplats	YKSTIEN JÄRJ (YTJ)	= Reglering av enskilda vägar
POHJAVESISUOJAUS	= Skydd på grundvattenområden	ÖSTIEN SP	= Linjeförbättring av oljegrusväg

Perustienpidon rakenteen parantamishankkeet
Basväghållning, konstruktionsförbättring

Liite 3
Bilaga 3

Päätiet / Huvudvägar

Nro Nr	Tienro Hankkeen nimi Vägnr Projektets namn	Toimenpide Åtgärd	Aloit. Börj.	Lopet. Färdig	Kust.arv. Kostn.förs.	Kunnat Kommunerna
64	8 Pirttikylä - Kolnebacken	RP+LEV	1996	1997	16	Närpiö, Maalahti
4850	8 Pännäinen - Kruunupyy	RP+LEV	1997	1997	10	Pedersöre, Kruunupyy
4803	3 Jokiperä - Kylänpää	RP+LEV	1997	1998	13	Laihia
4801	8 Kaitso - Bodholm, Seiplax - Storsveden	RP+LEV	1997	1998	12	Maksamaa, Oravainen, Uusikaarlepyy
7	8 Vassor - Skavkärr	RP+LEV	1998	1998	8,4	Maksamaa
5475	8 Kolnebacken - Vikby	RP+LEV	1998	1999	10	Maalahti, Mustasaari
190	8 Storsved - Ytterjeppo - Pännäinen	RP+LEV	1999	2000	16	Uusikaarlepyy, Pedersöre
6070	8 Åsandan - Bäckliden	RP+LEV	1999	2001	10	Kristiinankaupunki, Närpiö

Muut tiet / Andra vägar

Nro Nr	Tienro Hankkeen nimi Vägnr Projektets namn	Toimenpide Åtgärd	Aloit. Börj.	Lopet. Färdig	Kust.arv. Kostn.förs.	Kunnat Kommunerna
15	694 Peräseinäjoki - Kalakoski	TIEN PAR	1995	2001	22	Peräseinäjoki
110	7251 Sepänkylä - Karperö	ÖSTIEN RP, KEV LIIK VÄYLÄ	1996	1999	8,8	Mustasaari
85	664 Isojoki - Honkajoki	ÖSTIEN RP	1997	1998	15	Isojoki
6067	740 Vuorenmaa - Ylikylä	ÖSTIEN RP	1998	1999	5	Kauhava, Kortesjärvi
6077	710 Fiskars - Kolppi lev.	KPTIEN LEV	1998	1999	5	Pietarsaari, Pedersöre
53	741 Kortesjärvi - Lassfolk	ÖSTIEN RP	1998	1999	17	Kortesjärvi, Pedersöre
13	697 Lehtimäki - Soini	ÖSTIEN RP	1999	2000	24,8	Lehtimäki, Soini
4804	673 Edsvik - Molpe	ÖSTIEN RP	1999	2001	14,9	Korsnäs

Svenskspråkiga förklaringar till förkortningarna i åtgärdsprogrammet

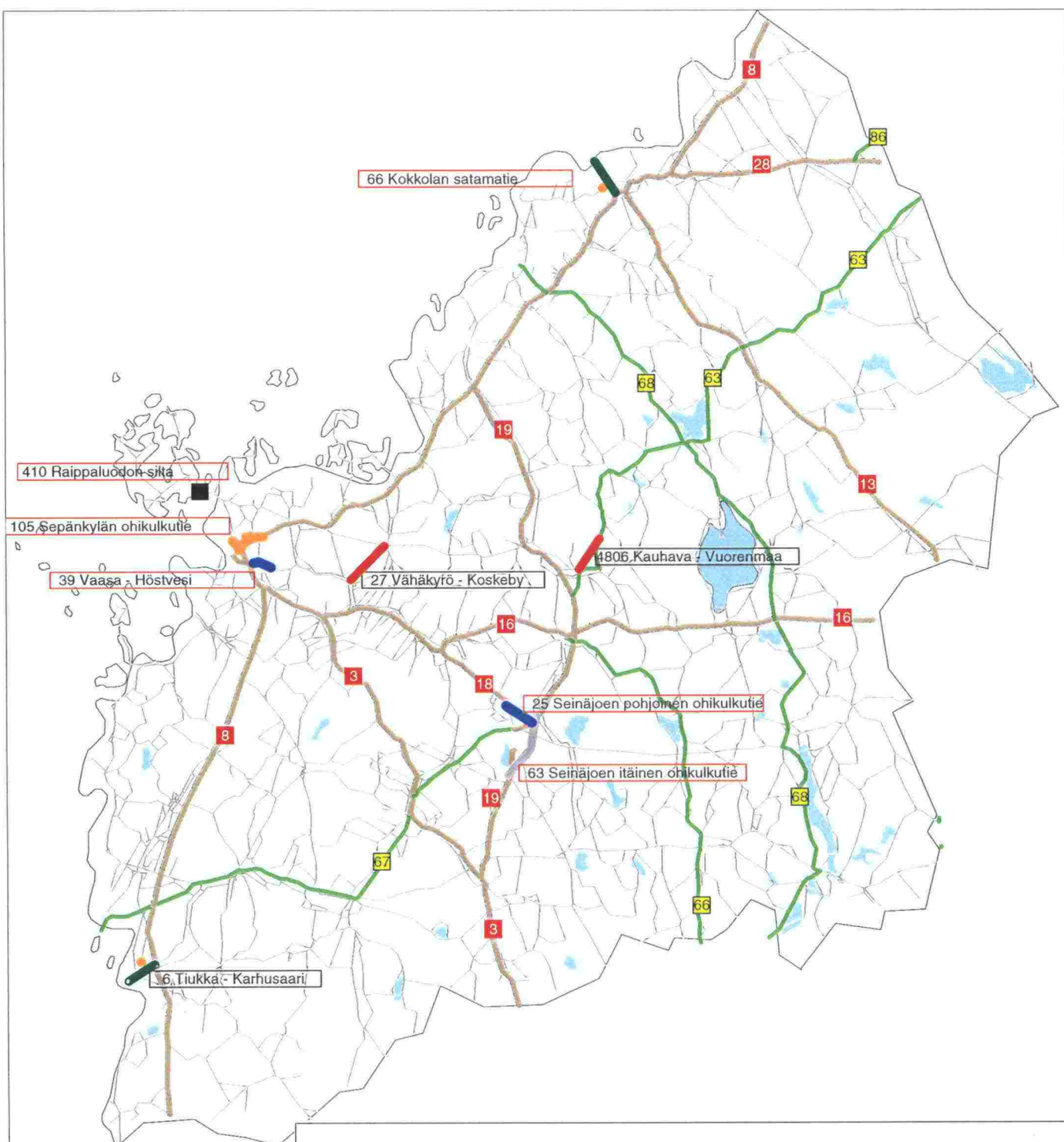
RP+LEV	=	Konstruktionsförbättring + breddning av väg	KPTIEN LEV	=	Breddning av perma
TIEN PAR	=	Förbättring av vägnavnitt	KEV LIIK VÄYLÄ	=	Lättrafikled
ÖSTIEN RP	=	Konstruktionsförbättring av oljegrusväg			

Liite 3
Bilaga 3

Nro Nr	Tienro Vägnr	Hankkeen nimi Projektets namn	Toimenpide Åtgärd	Aloit. Börj.	Lopet. Färdig	Kust.arv. Kostn.försl.	Kunnat Kommunerna
218		Siltojen hoito ja kunnostus		1996	1999	29,5	Tiepiiri
6014	18173	Parhialan silta, V-3581	UUSITAAN	1996	1996	0,5	Toholampi
9177	17898	Pappilan kivilta, V-108	UUSITAAN	1996	1996	1,0	Evijärvi
9180	8	Närpiön ylikulkusilta, V-369	LEV	1996	1997	1,4	Närpiö
9176	7034	Malkamäen silta	UUSI	1996	1997	6,4	Ylistaro
9126	17797	Komossan silta, V-524	UUSITAAN	1997	1997	0,1	Oravainen
9125	17797	Brännarsin silta, V-522	UUSITAAN	1997	1997	0,3	Oravainen
9183	17343	Koskelan silta, V-1231	PÄÄLLRAK	1997	1997	0,4	Peräseinäjoki
9123	17917	Nordanå bro, V-1089	UUSITAAN	1997	1997	0,4	Pedersöre
9124	17037	Bergåsenin silta, V-1203	UUSI	1997	1998	1,7	Kristiinankaupunki
9178	673	Träskdiketin silta, V-5115	UUSITAAN	1998	1998	0,2	Närpiö
6031	18101	Mato-ojan silta, KP-3325	VAHV	1998	1998	0,2	Toholampi
6032	18101	Vesaojan silta, KP-3324	VAHV	1998	1998	0,2	Toholampi
6011	753	Kruunuojan silta, KP-3383	UUSITAAN	1998	1998	0,2	Halsua
6010	753	Puron silta, KP-3382	LEV	1998	1998	0,2	Halsua
9179	673	Strömsbro, V-5116	UUSITAAN	1998	1998	0,2	Närpiö
9188	17406	Nikkolan silta, V-1041	KORJ, VAHV	1998	1998	0,6	Ilmajoki
9132	17929	Rajby åbro, V-1091	UUSITAAN	1998	1998	1,1	Pedersöre
9159	17091	Nirvan silta, V-1098	UUSITAAN	1998	1998	1,3	Kauhajoki
9182	8	Ytterjepon silta, V-1258	VAHV, LEV	1998	1999	3,5	Uusikaarlepyy
9154	6942	Jokelan silta, V-563	PÄÄLLRAK	1999	1999	0,6	Peräseinäjoki
9190	17332	Granforsbro, V-1316	VAHV	1999	1999	0,8	Närpiö
9158	17077	Möykkysilta, V-1001	UUSITAAN	1999	1999	0,9	Kauhajoki
9157	17077	Murron silta, V-1000	UUSITAAN	1999	1999	0,9	Kauhajoki
9116	17111	Huikun silta, V-1099	UUSITAAN	1999	1999	1,1	Kauhajoki
9162	17107	Kantosilta, V-208	UUSITAAN	1999	1999	1,4	Kauhajoki
9191	673	Storå bro, V-671	LEV	1999	2000	2,0	Maalahti

Svenskspråkiga förklaringar till förkortningarna i åtgärdsprogrammet

UUSITAAN	= Förnyande av bro
LEV	= Breddning av bro
UUSI	= Byggande av en ny bro
PÄÄLLRAK	= Förnyande av överbyggnad
VAHV	= Förstärkning av bro



TIENPIDON TOIMENPIDEKARTTA / ÅTGÄRDSKARTA FÖR VÄGHÅLLNINGEN

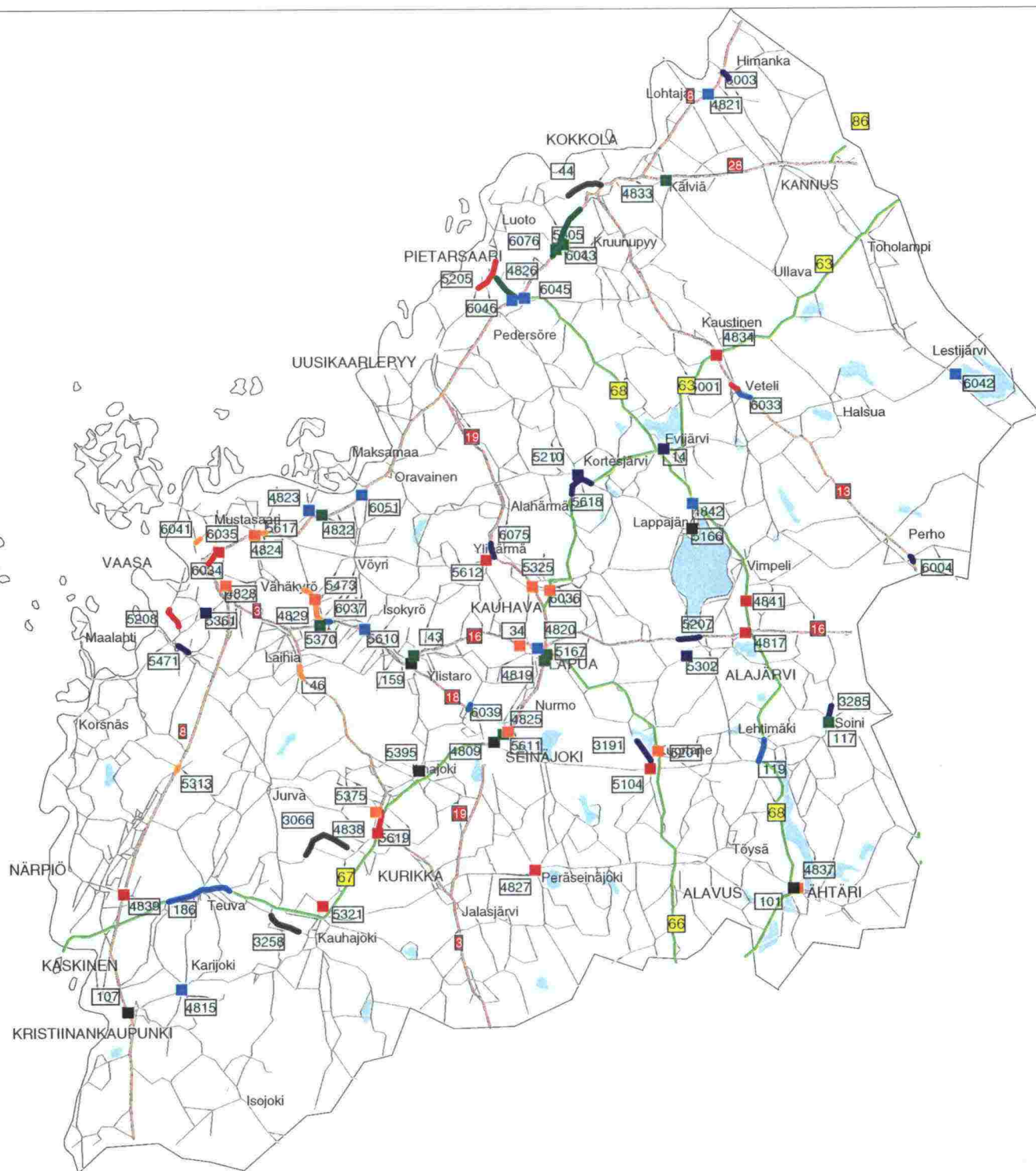
KEHITTÄMIS- JA ALUEKEHITTÄMISHANKKEET
UTVECKLINGSPROJEKT OCH REGIONUTVECKLINGSPROJEKT

Hankkeen aloitusvuosi / Åtgärden påbörjas

- - 1995
- 1996
- 1997
- 1998
- 1999
- >1999

410 Raippaluodon silta = Kehittämishanke
Utvecklingsprojekt

27 Vähäkyrö - Koskeby = Aluekehittämishanke
Regionutvecklingsprojekt

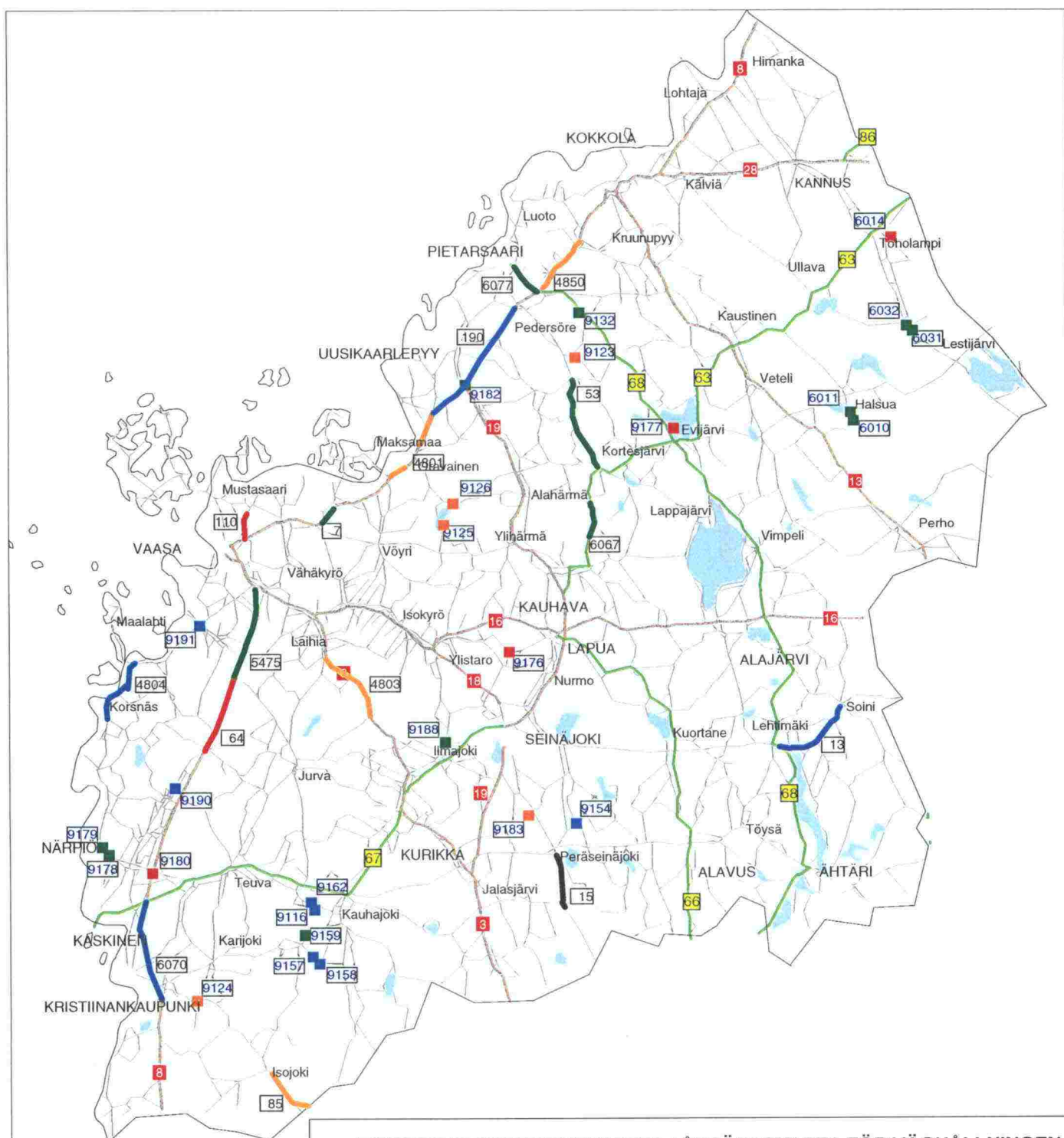


TIENPIDON TOIMENPIDEKARTTA / ÅTGÄRDSKARTA FÖR VÄGHÅLLNINGEN
 PERUSTIENPITO v. 1996 - 1999 / BASVÄGHÅLLNING åren 1996 - 1999
 Liikenneympäristön parantaminen / Förbättring av trafikmiljön

Toimenpiteen aloitusvuosi / Åtgärden påbörjas

- ■ - 1995
- ■ 1996
- ■ 1997
- ■ 1998
- ■ 1999

4827 = Hankenumero
 Projektnummer



TIENPIDON TOIMENPIDEKARTTA / ÅTGÄRDSKARTA FÖR VÄGHÅLLNINGEN

PERUSTIENPITO v. 1996 - 1999 / BASVÄGHÅLLNING åren 1996 - 1999

Rakenteen parantaminen / Konstruktionsförbättring

Toimenpiteen aloitusvuosi / Åtgärden påbörjas

Tie / Väg

Silta / Bro

—	■	- 1995
—	■	1996
—	■	1997
—	■	1998
—	■	1999

5475

= Hankenumero
Projektnummer